

Rok 1909.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część V. — Wydana i rozesłana dnia 20. stycznia 1909.

Treść: (Mf 5—8.) 5. Obwieszczenie, którym ogłasza się zaliczenie gminy Gries do szóstej klasy wojskowej taryfy czynszowej. — 6. Rozporządzenie, którym, zmieniając częściowo rozporządzenie ministerialne z dnia 10. czerwca 1907, ustanawia się na nowo dodatki aktywalne systemizowanego grona nauczycielskiego przy grecko-wschodnim Zakładzie naukowym teologicznym w Zadarze. — 7. Obwieszczenie, dotyczące udzielenia koncesji na normalnotorową kolej lokalną z Werenczanki do Okny i zmiany postanowień koncesyjnych co do istniejących linii Nowej bukowińskiej Spółki kolej lokalnych. — 8. Ustawa, dotycząca pozycja przedmiotów, należących do nieruchomości państwowej.

5.

Obwieszczenie Ministerstwa obrony krajowej i Ministerstwa skarbu z dnia 2. listopada 1908,

którem ogłasza się zaliczenie gminy Gries do szóstej klasy wojskowej taryfy czynszowej.

Odnośnie do obwieszczenia z dnia 14. grudnia 1900, Dz. u. p. Nr. 214 zalicza się w porozumieniu z c. i k. wspólnem Ministerstwem wojny gminę Gries w Tyrolu do szóstej klasy taryfy czynszowej wojskowych kwaterunków, która obowiązuje do końca roku 1910.

Georgi wlr.

Jorkasch wlr.

6.

Rozporządzenie Ministerstwa wyznań i oświaty oraz Ministerstwa skarbu z dnia 29. grudnia 1908,

którem, zmieniając częściowo rozporządzenie ministerialne z dnia 10. czerwca 1907, Dz. u. p.

Nr. 145, ustanawia się na nowo dodatki aktywalne systemizowanego grona nauczycielskiego przy grecko-wschodnim Zakładzie naukowym teologicznym w Zadarze.

§ 1.

Dodatek aktywalny, należący się w myśl § 1., ustępu 2. ustawy z dnia 26. stycznia 1902, Dz. u. p. Nr. 24, profesorom przy grecko-wschodnim Zakładzie naukowym teologicznym w Zadarze, ustanawia się na kwotę 840 K rocznie.

§ 2.

Minister wyznań i oświaty może na wniosek grecko-wschodniego biskupa w Zadarze na zasadzie zadowalającego w każdym kierunku sprawowania służby podwyższyć ten dodatek aktywalny po upływie, w regule dziesięciu, względnie dwudziestu lat służby, przebytej przy tym zakładzie naukowym lub przy państwowej szkole średniej, do 966 K, względnie do 1.127 K.

§ 3.

Postanowienia § 3. powołanego rozporządzenia ministerialnego, dotyczące kwoty, która ma być wliczona do podstawy wymiaru poboru emerytalnego, przypadającego według postanowienia ustępu 1.,

§ 3, ustawy z dnia 26. stycznia 1902, Dz. u. p. Nr. 24. systemizowanemu gronu nauczycielskiemu przy grecko-wschodnim Zakładzie naukowym w Zadarze, oraz uiszczania rocznych wkładek na cele emerytalne, nie ulegną zmianie.

§ 4.

Rozporządzenie niniejsze nabiera mocy obowiązującej z dniem 1. września 1908.

Jorkasch wlr.

Kanéra wlr.

7.

Obwieszczenie Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 9. stycznia 1909,

dotyczące udzielenia koncesji na normalnotorową kolej lokalną z Werenczanki do Okny i zmiany postanowień koncesyjnych co do istniejących linii Nowej bukowińskiej Spółki kolej lokalnych.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia nadaję w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami Nowej bukowińskiej Spółce kolej lokalnych żądaną koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu kolej żelaznej, poruszanej lokomotywą, która ma być zbudowana jako normalnotorowa kolej lokalna od stacji Werenczanka na należącej do Spółki linii Łużan—Zaleszczyki do Okny, a to w myśl postanowień ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustaw z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, z dnia 29. grudnia 1908, Dz. u. p. Nr. 264, i z dnia 19. lutego 1907, Dz. u. p. Nr. 71 i z tem zastrzeżeniem, iż wspomniana kolej lokalna Werenczanka—Okna ma stanowić wraz z dotychczasowymi liniami Spółki jednolite przedsiębiorstwo.

Z tego powodu ustala się na nowo wynikające z koncesji prawa i obowiązki wspomnianej spółki akcyjnej odpowiednio do zmienionych stosunków, jak następuje:

Rozdział I.

§ 1.

Co do kolej żelaznych Łużan—Zaleszczyki, Hliboka—Seret, Radowce—Frassin (Brodina), Neapolokoutz—Wyżnica i Ickany—Suczawa, oraz co do kolej podjazdowej Karlsberg—Putna zatrzymają i nadal moc obowiązującą postanowienia §§ 1. do 4. włącznie i 9. Najwyższego dokumentu koncesyjnego

z dnia 25. września 1895, Dz. u. p. Nr. 161, a co do kolej lokalnej Hadikfalva—Radowce postanowienia §§ 2. i 8. Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 29. sierpnia 1885, Dz. u. p. Nr. 141, tudzież §§ 3. i 4. Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 25. września 1895, Dz. u. p. Nr. 161, oraz obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 8. października 1898, Dz. u. p. Nr. 192; natomiast tracą moc obowiązującą co do wszystkich wyżej wymienionych linii kolejowych postanowienia §§ 5. do 8. włącznie oraz 10. do 15. włącznie Najwyższego dokumentu koncesyjnego z dnia 25. września 1895, Dz. u. p. Nr. 161, tudzież postanowienia obwieszczenia c. k. Ministerstwa kolej żelaznych z dnia 8. października 1901, Dz. u. p. Nr. 161.

§ 2.

Co do kolej lokalnej z Werenczanki do Okny korzysta Spółka z ulg, o których mowa w artykule V. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895.

§ 3.

Budowę kolej lokalnej z Werenczanki do Okny należy ukończyć najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego. Gotową kolej należy natychmiast oddać do użytku publicznego i utrzymywać ją w nieprzerwanym ruchu przez cały okres koncesyjny, mający trwać aż do dnia 24. września 1985 włącznie.

Jako rękojmie dotrzymania powyższego terminu budowy, jakież wykonania i wyposażenia kolej zgodnie z warunkami koncesji złożyć ma Spółka na żądanie c. k. rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadająccych się do lokacji pieniędzy sieroczych.

W razie niedotrzymania powyższych zobowiązań z winy Spółki można uznać kaucję tę za przepadłą.

§ 4.

Celem wybudowania kolej lokalnej z Werenczanki do Okny nadaje się Spółce prawo wywłaszczenia w myśl postanowień odnośnych przepisów ustawowych.

Takie samo prawo przyznane będzie Spółce także co do ewentualnej budowy tych kolej podjazdowych, których budowę c. k. rząd uznałby za odpowiadającą interesom publicznym.

§ 5.

Budowa kolej lokalnej z Werenczanki do Okny wykonana będzie stosownie do warunków koncesyjnych.

syjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolej żelaznych i innych zarządzeń, które w tym względzie będą wydane, pod bezpośrednim kierownictwem i nadzorem c. k. Ministerstwa kolej żelaznych względnie władzy, delegowanej w tym celu przez powyższe Ministerstwo.

Oddanie budowy i dostaw nastąpi na podstawie szczegółowego projektu i kosztorysu, zestawionych przy odpowiednim wpływie organów państwowych, z bezpośrednim współdziałaniem rządu pod warunkami, stosowanymi zwyczajnie przy budowach kolej państwowych.

Roboty, połączone z budową, od da się oddziennie od dostarczenia pieniędzy.

Rozdział II.

Zresztą stosowane będą do wszystkich linii, stanowiących jednolite przedsiębiorstwo, następujące postanowienia.

§ 6.

Państwo poręcza liniom kolejowym Łużan—Zaleszczyki, Hliboka—Sereth, Radowce—Frassin (Brodina), Nepołokoutz—Wyżnica, Ickany—Suczawa, Karlsberg—Putna, Hadikfalva—Radowce i Werenczanka—Okna, złączonym w jednolite przedsiębiorstwo, roczny czysty dochód ogólny, równejący się zapotrzebowaniu na zapłacenie cztero-procentowej dywidendy oraz na raty amortyzacyjne wymienionego poniżej kapitału akcji pierwszeństwa, a mianowicie:

a) akcji pierwszeństwa I. i II. emisji w pierwotnej kwocie imiennej 9,200.000 K, które mają ulec umorzeniu do końca roku 1972, oraz

b) akcji pierwszeństwa III. emisji, które będą wydane celem dostarczenia pieniędzy na kolej lokalną z Werenczanki do Okny i ulegną umorzeniu najpóźniej w przeciągu 70 lat, licząc od dnia dzisiejszego, a to w tej kwocie imiennej, jaką c. k. rząd w czasie właściwym oznaczy i jaka będzie potrzebna celem uzyskania gotówki 1,600.000 K.

Gdyby ogólny czysty dochód roczny wymienionych linii kolejowych nie dosiągał gwarantowanej kwoty, wówczas c. k. rząd winien będzie uzupełnić część brakującą.

§ 7.

Z ogólnego czystego dochodu rocznego, z gwarantowanego w myśl § 6., użyć należy na umorzenie kapitału akcji pierwszeństwa kwoty, wyznaczonej planem umorzenia, zatwierdzonym przez c. k. rząd, względnie mającym ulec zatwierdzeniu

rządowemu, według którego cały kapitał zakładowy ma być umorzony w ciągu trwania koncesji.

§ 8.

Dodatek, który c. k. rząd płacić ma z powodu objęcia gwarancji (§ 6.), asygnowany będzie do wypłaty po poprzednim zbadaniu przedłożonego, udokumentowanego rachunku rocznego najpóźniej w trzy miesiące po jego przedłożeniu.

Celem wypłaty czteroprocentowej dywidendy i zgodnego z planem spłacenia akcji pierwszeństwa w umówionych terminach płatności, wypłaci jednak skarb stosownie do zapotrzebowania, sprostowanego na podstawie preliminarza dochodów, częściowe kwoty także wcześniej z zastrzeżeniem policzenia, przeprowadzić się mającego na podstawie rachunku rocznego, jeżeli Spółka wniesie odnośną prośbę na sześć tygodni przed terminem zapadłości.

Gdyby po ostatecznym ustaleniu rachunku rocznego, który o ile możliwości przedłożyć należy w ciągu trzech miesięcy po upływie roku obrotowego, okazało się, iż zaliczki wymierzone za wysoko, natenczas winna Spółka zwrócić zaraz otrzymaną nadwyżkę.

Żądanie względem uiszczenia dopłaty ze strony państwa musi się podnieść najpóźniej w przeciągu roku po upływie odnośnego roku obrotowego, w przeciwnym bowiem razie gaśnie ono.

§ 9.

Kwotę, płaconą przez c. k. rząd wskutek objęcia gwarancji, uważać należy jedynie za zaliczkę, oprocentowaną po cztery od stu rocznie.

Jeżeli czysty dochód kolej przenosi zagwarantowaną sumę roczną, natenczas oddać zaraz c. k. rządowi odnośną nadwyżkę na spłacenie udzielonej zaliczki wraz z procentami aż do zupełnego jej umorzenia.

Wyrównanie płatnych odsetek poprzedza przetem zwrot zaliczek.

Wierzytelności państwa z tytułu takich zaliczek lub odsetek, których nie zapłacono aż do chwili zgaśnięcia koncesji lub wykupienia kolej, wyrównać należy z pozostałego majątku przedsiębiorstwa, do którego należy w szczególności także odszkodowanie, uściść się mające w razie wykupna (§ 17.).

§ 10.

Ewentualne koszta notowania papierów wartościowych na giełdach krajowych i zagranicznych,

ewentualne należności stempelowe od kuponów, oraz podatki, które przedsiębiorstwo płacić będzie po upływie lat wolnych od podatku, można wstawić do rachunku ruchu jako pozycję wydatkową.

To samo odnosi się do ewentualnych dodatków administracyjnych, które mają być płacone od akcyi pierwszeństwa, oraz do ewentualnych zwrotów z tytułu podatków i należności.

Od dodatków państwowych nie uiszcza przedsiębiorstwo żadnych podatków.

§ 11.

Co do budowy kolei i co do ruchu na nich stosować się winna Spółka do osnowy niniejszego obwieszczenia, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolej żelaznych i do innych zarządzeń, które będą wydane, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesjach na koleję żelazną z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238 i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby w przyszłości wydano.

Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile c. k. Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszoną chyłość kolej. W tej mierze stosowane będą osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolej żelaznych.

§ 12.

Ruch na kolejach, będących przedmiotem niniejszego obwieszczenia, utrzymywany będzie przez państwo na rachunek Spółki przez cały czas trwania koncesji, a Spółka obowiązana będzie zwracać zarządowi kolej państwowych koszta, z powodu utrzymywania tego ruchu rzeczywiście ponoszone, które ewentualnie ustali się w pewnej kwocie ryczałtowej. Warunki tego utrzymywania ruchu unormowane będą w kontrakcie ruchu, który c. k. rząd zatrudni do Spółki.

Przytym zatrzyma się c. k. rządowi prawo urządzeń ruchu, ustalenia taryf dla przewozu osób i towarów, klasyfikacji towarów i wydania wszystkich dodatkowych postanowień, odnoszących się do przewozu towarów, następnie prawo ustalenia

świadczenie przedsiębiorstwa kolejowego na rzecz wydziałów służby publicznej, w szczególności na korzyść zarządu pocztowego i zakładu telegrafów państwowych, a to według swobodnego uznania, przy uwzględnieniu istniejących w danym czasie wymogów ruchu i na tak długo, dopóki Spółka istotnie korzystać będzie z gwarancji państwej lub dopóki zaliczki gwarancyjne, udzielone przez państwo, będą jeszcze zalegać. Po upływie tego czasu winna Spółka postąpić według odnośnych postanowień, zawartych w kontrakcie ruchu.

Unormowanie taryf osobowych i towarowych oraz świadczeń na cele publiczne pozostanie zawsze zastrzeżone ustawodawstwu a Spółka winna poddać się takiemu unormowaniu.

§ 13.

Spółka ma prawo wydania akcyi pierwszeństwa, idących pod względem uprawnienia do dywidendy i umorzenia przed akcyami zakładowymi, aż do kwoty, którą oznaczy c. k. rząd, i pod warunkami, ustanowionymi przez c. k. rząd.

Dywidenta pierwszeństwa, należąca się akcyjom pierwszeństwa, zanim dla akcyi zakładowych zaistnieje prawo do poboru dywidendy, nie może być wyznaczona w wyższej kwocie jak 4 od sta; dopłata z dochodów późniejszych lat nie może mieć miejsca.

Cyfra kapitału zakładowego, rzeczywistego i nominalnego podlega zatwierdzeniu c. k. rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów, które za zezwoleniem c. k. rządu rzeczywiście wyłożono na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej, wraz z nabyciem parku wozowego, i które należycie wykazano, oraz kwot, które c. k. rząd wyznaczy na uposażenie funduszu rezerwowego, mające nastąpić z kapitału zakładowego, dalej na nabycie zapasów materiałów i na uposażenia kasowe z doliczeniem odsetek interkalarnych i kwot amortyzacyjnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, oraz straty na kursie, gdyby ją istotnie poniesiono przy gromadzeniu kapitału, żadnych dalszych wydałków jakiegobądź rodzaju w kapitał wliczać nie wolno.

Gdyby po zupełnym zużyciu pierwszego kapitału zakładowego miano jeszcze wystawić jakieś nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można doliczyć odnośne koszta do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

§ 14.

Transporty wojskowe muszą być przewożone po zniżonych cenach taryfowych.

Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych każdorazście obowiązują na austriackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmeryi, a to nietylko w podróżach na koszt skarbu państwa, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zebrania kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Spółka obowiązaną jest przystąpić do umowy, zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych, oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uskutecznianiu większych transportów wojskowych, dalej do każdorazście obowiązujących przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakież do umowy dodatkowej o przewozie chorych i rannych, przewożonych w postawie leżącej na rachunek skarbu wojskowego, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871.

Przepis, który obowiązuje każdorazście pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdorazście obowiązujące przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny nabywają dla Spółki mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na wymienionych kolejach. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, nabędą dla Spółki mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do jej wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na Spółce tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tych linii oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy i wyposażenia kolej.

Spółka obowiązana jest uwzględniać przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60.

§ 15.

Do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżone stopy taryfowe, przepisane dla transportów wojskowych.

§ 16.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XII. ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, obowiązaną jest Spółka dozwolić c. k. rządowi na jego żądanie, każdego czasu współużywania kolej do ruchu między kolejami już istniejącymi lub mającymi powstać dopiero w przyszłości — na których rząd ruch utrzymuje — w taki sposób, by c. k. rząd mógł przy swobodnym ustanowieniu taryf przeprowadzać lub kazać przeprowadzać tak małe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywanymi kolejami lub ich częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 17.

C. k. rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesjonowanych kolej w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą wykupna, straci się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem obliczy się średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Jeżeli wykupno nastąpi w chwili, w której co do żadnej z linii jednolitego przedsiębiorstwa kolejowego Spółki nie zaistniał obowiązek płacenia podatków, natęczas aż do upływu okresu uwolnienia od podatków, służącego pierwszej linii, która wstąpi w obowiązek opłaty podatku, stanowi obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu rentę wykupna uistci się mającą bez opłaty podatku. Zarazem oznaczy się na przyszłość rentę wykupna z uwagi na to, że uwolnienie od podatków, przyznane liniom Spółki, upływa w rozmaitym czasie, w ten sposób, iż zawsze za czas, pochodzący od tego dnia, w którym co do poszczególnych linii kolejowych zaistnieje obowiązek płacenia podatku, obliczy się przypadający na nie podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej lat wciagniętych w obliczenie przecięcia i potrąci się go z dochodów odnośnych lat, tak, iż za czas po upływie wolności podatkowej, przysługującej linii, która na końcu wstępnie w obowiązek opłaty podatku, potrąci się z dochodów wszystkich linii przypadający na nie podatek wraz z dodatkami. Do pozostałej reszty dolicza się, ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220 opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby wykupno nastąpić miało po upływie czasowego uwolnienia od podatków, przysługującego poszczególnym lub wszystkim liniom przedsiębiorstwa Spółki, wówczas uważa się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych podatki i dodatki do podatków, ciążące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem, oraz inne opłaty publiczne za wydatki ruchu, podczas gdy co do dochodów linii wolnych jeszcze od podatku w czasie wykupna znajdą analogiczne zastosowanie postanowienia zawarte w poprzedzających ustępach.

Jeżeli obowiązek placenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie obliczyć należy dla odnośnych linii także co do lat wolnych od podatku podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220 opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, doliczyć należy do przeciętnych czystych dochodów, w taki sposób obliczonych, dodatek, wynoszący jedną dziewiątą tych czystych dochodów.

4. Czysty dochód roczny, obliczony w myśl powyższych postanowień, płacić należy Spółce jako wynagrodzenie za wykupno koleji przez pozostały czas trwania koncesji w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak średni dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku, przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któryby się równała racie rocznej, potrzebnej na zgodne z planem oprocentowanie i umorzenie pożyczek, ubezpieczonych przez wpis do ksiąg kolejowych a zaciągniętych za zezwoleniem c. k. rządu celem pokrycia policzalnych kosztów założenia wraz z ratą roczną, niezbędną na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego, zatwierzonego przez c. k. rząd i na umorzenie go w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupno koleji, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienione wyżej raty ryczałtowe w ratach półrocznych, płatnych z dołu dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku, i zwracać Spółce podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna.

6. Państwo zastrzega sobie prawo, zapłacenia w każdym czasie, zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych Spółce w myśl postanowień powyższych

punktów, kapitału, równiącego się zdyskontowanej według stopy po cztery od sta na rok — licząc odsetki od odsetek — wartości kapitałowej tych rent, po strąceniu, jak się same przez sie rozumie, do datku, któryby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. mieścił się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą wówczas po takim kursie, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacji dłużu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

7. Przez wykupienie koleji i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego pod l. 1. do 6., bez dalszej odpłaty, własność koncesjonowanych kolej, wolna od ciężarów, względnie obciążona tylko zajągającą jeszcze resztą pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. rządu, tudzież używanie tych kolej, a to ze wszystkimi do nich należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, kolejy podjazdowe, będące ewentualnie własnością Spółki i jej przedsiębiorstwa poboczne, jakież rezerwy, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem c. k. rządu.

8. Postanowienie c. k. rządu, tyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu we formie deklaracji najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta określać będzie następujące szczegóły:

- a) termin, od którego wykupienie następuje;
- b) przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna, i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensji państwa ze stosunku gwarancyjnego lub z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejęte mają również na państwo;
- c) wysokość ceny wykupna (l. 1. do 6.), która państwo zapłacić ma Spółce a ewentualnie z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania obliczy się tymczasowo, z oznaczeniem terminu i miejsca płatności.

9. C. k. rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia — jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna — osobnego komisarza do czuwania nad tem, żeby poczawszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji, tyczącej się wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie nieruchomości przedmiotów majątkowych, w niej wymienionych, pozwolenia tego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które albo przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

10. Spółka obowiązana jest postarać się o to, aby c. k. rząd mógł w dniu, na wykupienie wyznaczonym, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracji wykupna.

Gdyby Spółka nie uczyniła zadość temu zobowiązaniu, będzie c. k. rząd miał prawo nawet bez jej zezwolenia i bez interwencji sądowej objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Poczawszy od chwili wykupienia, odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; od tej chwili przypadają więc wszystkie dochody ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszystkie wydatki ruchu.

Czyste dochody, jakie okażą się z obrachunku po chwilę wykupienia, pozostaną własnością Spółki, która natomiast odpowiadać ma sama za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

11. Rząd zastrzega sobie prawo za hipotekowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 8.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach przedmiotach majątkowych, przechodzących na państwo wskutek wykupienia.

Spółka obowiązana jest oddać c. k. rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od niej w tym celu jeszcze wymagano.

§ 18.

Gdy koncesja zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesjonowanych olei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przy-

należności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów i zapasy kasowe, kolejy podjazdowe i przedsiębiorstwa poboczne, gdyby je Spółka posiadała, jakoteż rezerwy, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby nie użyto już tych ostatnich za zezwoleniem c. k. rządu stosownie do ich przeznaczenia.

§ 19.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesji, jak i w razie wykupienia kolei (§ 17.), zatrzymuje Spółka na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i ewentualne aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabycie z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. rząd upoważnił Spółkę z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei.

§ 20.

Komisarz ustanowiony przez c. k. rząd ma także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacji, sprawująccej zarząd Spółki, jakoteż na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, które sprzeciwiałyby się ustawom, postanowieniom koncesyjnym lub statutowi Spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w przypadku takim winien jednak komisarz przedstawić sprawę natychmiast c. k. Ministerstwu kolei żelaznych do decyzyi, która zapaść ma bezzwłocznie z mocą wiążącą Spółkę.

§ 21.

C. k. rząd zastrzega sobie ponadto prawo tej treści, że gdyby, pomimo poprzedniego ostrzeżenia, dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniechania jednego z obowiązków, przepisanych koncesją lub ustawami, będzie temu zapobiegał środkami, odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności uzna koncesję za zgasłą jeszcze przed upływem okresu koncesyjnego.

Forster wr.

8.

**Ustawa z dnia 17. stycznia 1909,
dotycząca pozbycia przedmiotów, należących do
nieruchomej własności państwej.**

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam,
co następuje:

Artykuł I.

Upoważniam Mego Ministra skarbu do pozbycia następujących przedmiotów nieruchomości państwowej i to nie poniżej wartości szacunkowej, ustalonej sądownie:

1. skarbowego miejsca budowlanego w Bernie, Plac Dominikański Nr. 5;
2. realności c. k. Władzy morskiej w Tryeście;
3. realności, zostających w używaniu zarządu wojskowego, liczba wykazu hipotecznego 621 gminy katastralnej Wiedeń, dzielnica III. i liczba wykazu hipotecznego 30 gminy katastralnej Wiedeń, dzielnica IX.

Cenę, uzyskaną z sprzedaży nieruchomości wymienionych pod 1 i 2, należy zarachować jako dochód z pozbycia nieruchomości państwowych, cenę, uzyskaną z sprzedaży realności wymienionych pod 3, należy oddać do rozporządzenia zarządu wojskowego celem nabycia innych realności.

Artykuł II.

Ustawa niniejsza nabiera mocy obowiązującej z dniem ogłoszenia.

Artykuł III.

Wykonanie tej ustawy poruczam Memu Ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 17. stycznia 1909.

Franciszek Józef wkr.

Bienerth wkr.

Jorkasch wkr.